Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5442**

19. Wahlperiode 02.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunfts- und leistungsfähiger Schienenpersonenverkehr im Raum Aachen-Düren

Im Raum Aachen-Düren wächst die Bevölkerung und Wirtschaft dynamisch. Dieses Wachstum macht einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Aber auch um die gesetzten Emissionsziele zu erreichen, ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur und eine Ausweitung des Fahrtenangebots dringend notwendig. Dies würde der Bevölkerung auch den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern. Insbesondere durch drohende Fahrverbote besteht die Notwendigkeit den Verkehr zu verlagern. Sowohl die vorhandene Infrastruktur als auch das Fahrtenangebot werden den gestiegenen Anforderungen nach Ansicht der Fragesteller schon länger nicht mehr gerecht (siehe auch www.aachener-zeitung.de/nrw-region/aachener-region-vor-dem-bahninfarkt_aid-26359689; www.aachener-zeitung.de/nrw-region/fuer-den-gleisausbau-ist-es-hoechste-eisenbahn_aid-26781051). Ein Ausbau der Infrastruktur und des Angebots ist ein entscheidender Standortfaktor, erhöht die Lebensqualität und ist somit für die Region unverzichtbar.

Obwohl bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Teil III, 12.3, „Erreichbarkeitsdefizite“) ein mangelhaftes ÖPNV-Angebot an den Bundesgrenzen festgestellt wurde, sind bisher wenige Schritte zur Verbesserung dieses Missstandes unternommen wurden. Nachdem die Verkehrsprojekt Deutsche Einheit größtenteils abgeschlossen sind, müssen nach Auffassung der Fragesteller nun Verkehrsprojekte mit europäischer Dimension in den Fokus rücken. Im deutschen Grenzgebiet zu Belgien und den Niederlanden ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur gerade vor dem Hintergrund der europäischen Integration und zunehmender grenzüberschreitender Verkehrsverflechtungen dringend geboten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf den Strecken im Raum Aachen-Düren entwickelt?
2. Wie haben sich in den vergangenen 15 Jahren (wenn möglich einschließlich 1. Halbjahr 2018) die Ist-Zugzahlen auf der Bestandsstrecke zwischen Aachen und Düren bzw. Köln (bitte abschnittsweise angeben) entwickelt und wie viele davon waren Fernverkehrs-, Regional- und Güterzüge?
3. Welche Kapazitätsauslastung der Strecke Aachen – Düren – Köln (bitte abschnittsweise angeben) ergibt sich aus diesen Werten?

4. Von welchen Prognosezugzahlen geht die Bundesregierung auf der Eisenbahnstrecke Aachen – Düren – Köln (bitte abschnittsweise angeben) im Jahr 2030 vor dem Hintergrund des von der Bundesregierung formulierten Ziels der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr aus?
5. Welche Streckenabschnitte der DB Netz AG sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Raum Aachen-Düren im Sinne von § 16 EIBV als überlastet erklärt werden?
6. Welche Ausbaumaßnahmen werden somit erforderlich und in welchem Zeitraum sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?
7. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen sieht der Bedarfsplan Schiene zwischen Aachen und Köln im Einzelnen vor und in welchem Planungs- bzw. Realisierungsstand befinden sich die besagten Maßnahmen aktuell?
8. Ist der Projektzuschnitt des festdisponierten bzw. laufenden Vorhabens Ausbaustelle (ABS) Köln – Aachen (vgl. www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html, lfd. Nr. 15, 1. Abschnitt) weiterhin geeignet, um den künftigen Anforderungen, die sich aus der Umsetzung des Deutschland-Takts und der ausstehenden Knotenstudie des Bundes (Aussage des PSts im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, anlässlich der Veranstaltung „Auftakt Zukunftsbündnis Schiene“ am 9. Oktober 2018, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/veranstaltung-auftakt-zukunftsbuendnis-schiene.html) ergeben, gerecht zu werden oder ergeben sich daraus neue Maßnahmen oder Projektmodifizierungen?

   Wenn ja, welche Infrastrukturmaßnahmen zwischen Köln und Aachen kommen hinzu bzw. werden modifiziert?
9. Ist nach Auffassung der Bundesregierung ein durchgehender dreigleisiger Ausbau zwischen Düren und Aachen notwendig, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen und eine ausreichende Betriebsqualität zu gewährleisten?

   Wenn nein, warum nicht?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, wie lange das Burtscheider Viadukt nach der 2009 erfolgten Sanierung noch genutzt werden kann bzw. wann ein Ersatzneubau notwendig wird und wie bewertet die Bundesregierung die ggf. Dringlichkeit dieser Maßnahme?
11. Welche Streckengeschwindigkeit soll nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen Aachen und Düren nach Abschluss der Bedarfsplanmaßnahme ABS Aachen – Köln erreicht werden (bitte abschnittsweise angeben)?

    a) Welche Fahrzeitverkürzungen können dadurch im Regional- und Fernverkehr zu welchem Zeitpunkt möglich werden?

    b) Ab wann sollen die Fahrzeitverkürzungen fahrplanwirksam werden?

    c) Wie viele zusätzliche Fahrgäste erwartet die DB durch die Maßnahme im Fernverkehr?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Maßnahmen in der öffentlich zugänglichen Studie „Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen“ (www.aachen.ihk.de/blob/acihk24/standortpolitik/downloads/3623972/8170b740038bf2395af62c44fcdc5b4f/gutachten_schienenkorridor_abschlussbericht_2017-data.pdf)?

    a) Für welche der darin vorgestellten Maßnahmen ist eine Finanzierung durch den Bund vorgesehen und welcher Zeitplan wird für deren Umsetzung angestrebt?

    b) Welche Infrastrukturmaßnahmen sind auf Basis des am 9. Oktober 2018 vorgestellten Konzepts Deutschland-Takt im Eisenbahnknoten Aachen vorgesehen und mit welchen Kosten rechnet der Bund bei diesen Maßnahmen?

13. Wie bewertet die Bundesregierung das bestehende Fernverkehrsangebot zwischen Aachen und Mönchengladbach?

    a) Welches zukünftige Fernverkehrskonzept ist für die Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach auf Basis des am 9. Oktober 2018 vorgestellten Deutschland-Takts vorgesehen?

    b) Inwiefern soll das Fernverkehrsangebot zwischen Aachen und Mönchengladbach erhöht werden und welcher Zeitplan ist dafür vorgesehen?

    c) Ab wann soll im Fernverkehr der 2-Stunden-Takt zwischen Aachen und Mönchengladbach eingeführt werden?

14. Inwiefern ist es nach Einschätzung der Bundesregierung sinnvoll, im Fernverkehr zwischen Aachen und Berlin IC-Züge einzusetzen, welche die Bahnsteiglänge überschreiten?

    a) Wie wird diese Lösung in Bezug auf Professionalität, Fahrgastwechselzeit und Fahrgastfreundlichkeit bewertet?

    b) An welchen Stationen trat dieses Problem in der Vergangenheit auf und an welchen Stationen wird das Problem auch in Zukunft auftreten?

    c) In welchen Bahnhöfen/Stationen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung die Bahnsteignutzlängen vergrößert werden und bis wann sind derartige Anpassungen der Infrastruktur bis zu welchem Termin geplant?

    d) Welche Alternativen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung zur Lösung des Problems zur Verfügung und auf welche Kosten würden sich diese jeweils belaufen?

    e) Welche Fahrzeuge sollen in Zukunft im Fernverkehr von Aachen in Richtung Mönchengladbach eingesetzt werden?

    f) Welche Länge, Sitzplatzkapazität und Höchstgeschwindigkeit werden diese haben?

15. Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um die Fahrzeit des IC Aachen-Berlin zu verkürzen und welche Veränderungen sind auf Basis des am 9. Oktober 2018 präsentierten Konzepts zum Deutschland-Takt hier in dieser Fernverkehrsrelation geplant?

    a) Inwiefern wurden diese Möglichkeiten bereits geprüft?

    b) Welche Bahnhöfe sollen in zukünftigen Zugläufen angefahren werden?

16. Sind der Bundesregierung Planungen für zusätzliche IC/EC/ICE-Verbindungen durch Aachen bekannt?

17. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Angebotsausweitungen auf bestehenden Fernverkehrslinien und welcher konkrete Zeitplan ist dabei vorgesehen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, dass eine durchgängige Elektrifizierung der Ringbahn (Stolberg-Herzogenrath) aufgrund eines angrenzenden Flugplatzes nur mit hohem Aufwand durchführbar ist (bitte begründen)?

    a) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit einer Elektrifizierung mit einer Fahrdrahtunterbrechung von wenigen Metern, welche von Elektrofahrzeugen stromlos und mit Schwung durchfahren wird?

    b) Weshalb hat das EBA diese Lösung nach den Fragestellern vorliegenden Informationen verhindert und somit eine mehrjährige Verzögerung ausgelöst?

    c) Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, dass dieser Betriebsablauf an anderen Orten bereits angewendet ist?

    d) Auf welchen Streckenabschnitten wird dieses Verfahren in Deutschland angewendet?

    e) Inwiefern ist das EBA bereit, seine Einschätzung zur Durchfahrung kurzer Elektrifizierungslücken mit Schwungfahrt zu überdenken?

Berlin, den 16. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333